

(19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

INSTITUT NATIONAL  
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

PARIS

(11) N° de publication :  
(A utiliser que pour  
le classement et les  
commandes de reproduction.)

2.078.967

(21) N° d'enregistrement national  
(A utiliser pour les paiements d'annuités  
les demandes de copies officielles et toutes  
autres correspondances avec l'IN.P.I.)

71.06129

# (15) BREVET D'INVENTION

PREMIÈRE ET UNIQUE  
PUBLICATION

(22) Date de dépôt..... 23 février 1971, à 16 h 5 mn.  
Date de la décision de délivrance..... 11 octobre 1971.  
Publication de la délivrance..... B.O.P.I. — «Listes» n. 44 du 5-11-1971.

(51) Classification internationale (Int. Cl.) .. B 63 b 1/00.

(71) Déposant : KEITH WILLIAM ENGLISH & JOHN REGINALD FILMER, résidant en  
Grande-Bretagne.

(73) Titulaire : *Idem* (71)

(74) Mandataire : Bugnion S. A. , 5, rue de Monceau, Paris (8).

(54) Coque d'embarcation.

(72) Invention de : Keith William English et John Reginald Filmer.

(33) (32) (31) Priorité conventionnelle :

71 06129

2078967

L'invention est relative à une coque d'embarcation.

Les coques d'embarcation de type connu sont généralement pourvues soit d'une quille unique, soit de plusieurs quilles. De telles coques posent des problèmes de stabilité, de logeabilité ou de maniabilité et de navigation plane.

5 On connaît des embarcations pourvues d'une coque à quille unique qui ont de très bonnes qualités de navigation plane et de maniabilité, mais elles sont d'assez faible stabilité et logeabilité. On connaît également des embarcations à coque multiple, pourvues de deux quilles qui sont de très bonnes stabilité et logeabilité, mais elles ont de faibles caractéristiques de navigation plane et  
10 de maniabilité.

L'invention vise à éviter les inconvénients des embarcations à coque de forme connue en proposant une coque d'embarcation ayant en même temps la stabilité, la logeabilité des embarcations à deux quilles, ainsi que les possibilités de navigation plane et la maniabilité des coques à quille unique. La coque d'em-  
15 barcation suivant l'invention est caractérisée en ce qu'une partie de la coque accuse une forme à deux quilles et une autre partie une forme à quille unique.

L'invention sera mieux comprise en se référant à la forme d'exécution préférée figurée sur le dessin annexé, à titre d'exemple non limitatif sur lequel :

La fig. 1 est une vue de profil de la coque d'embarcation suivant l'invention

20 La figure 2 est une vue en élévation de la partie antérieure de la coque d'embarcation suivant la figure 1.

La figure 3 est une vue de dessous de la coque d'embarcation suivant les figures 1 et 2.

La coque d'embarcation 1 suivant l'invention est formée d'une partie anté-  
25 rieure 2 à deux quilles, comportant les quilles 3 et 4, et d'une partie postérieure 5 à quille unique 6.

Plusieurs variantes peuvent être réalisées dans l'esprit de la présente invention.

Une forme préférée de l'invention est pourvue de quilles 3 et 4 pouvant être abaissées et soulevées pour permettre l'amélioration des possibilités de  
30 mouillage de l'embarcation suivant la jauge brute et la surface d'eau touchée.

Une autre forme d'exécution suivant l'invention est pourvue d'allonges des quilles 3 et 4, suivant la jauge brute ou les dimensions du moteur, et/ou d'un bastingage d'embrun afin de mieux s'élever à la lame et de réduire le frotte-  
35 ment de la surface de l'embarcation.

Une autre forme d'exécution suivant l'invention est pourvue de la partie à quille unique 6 munie d'une dérive centrale pouvant être abaissée ou d'une allonge fixe, afin de permettre à l'embarcation de mieux être manoeuvrée.

Une forme d'exécution préférée suivant l'invention possède une coque  
5 pourvue, entre les deux quilles 3, 4 de la partie à deux quilles, d'une surface plane perforée, pour pouvoir aspirer de l'air à travers ces perforations vers l'arrière de l'embarcation, mettant à profit le vide partiel qui se forme à cet endroit, afin d'éviter que la partie antérieure de l'embarcation, ne se soulève de manière exagérée aux grandes vitesses.

10 Le principe du "véhicule sur coussin d'air" peut également être appliqué à toute partie de la coque afin de permettre la navigation dans les endroits à faible profondeur d'eau.

Une autre forme d'exécution suivant l'invention est pourvue de roues rétractables ou autres afin d'être transformée en véhicule amphibie.

15 Sans quitter l'esprit de l'invention, le nombre des parties antérieures ou antérieures et postérieures peut-être augmenté en répétant les détails figurés sur le dessin afin d'augmenter la taille des barrots.

REVENDICATIONS

- 1) - Coque d'embarcation caractérisée en ce qu'une partie de ladite coque accuse une forme à deux quilles et une autre partie de ladite coque une forme à quille unique.
- 5 2) - Coque d'embarcation suivant la revendication 1, caractérisée en ce que la partie à deux quilles est la partie antérieure de la coque et la partie à quille unique est la partie postérieure de la coque.
- 3) - Coque d'embarcation suivant la revendication 2, caractérisée en ce que chacune des quilles de la partie à deux quilles peut être abaissée et soulevée.
- 10 4) - Coque d'embarcation suivant la revendication 2, caractérisée en ce que chacune des quilles de la partie à deux quilles est pourvue d'une allonge.
- 5) - Coque d'embarcation suivant l'une quelconque des revendications 2 à 4, caractérisée en ce que la quille de la partie à quille unique est pourvue d'une allonge fixe ou d'une dérive centrale, cette dernière pouvant être abaissée.
- 15 6) - Coque d'embarcation suivant l'une quelconque des revendications 2 à 5, caractérisée en ce qu'elle possède une surface plane entre lesdites quilles de la partie à deux quilles, ladite surface plane étant perforée pour permettre d'aspirer de l'air à travers lesdites perforations, vers l'arrière de la coque.
- 7) - Coque d'embarcation suivant l'une quelconque des revendications 1 à 6, caractérisée en ce que ladite coque est pourvue de roues afin de pouvoir se déplacer également sur terre ferme.
- 20 8) - Embarcation caractérisée en ce qu'elle est pourvue d'une coque suivant l'une quelconque des revendications 1 à 7.

71 06129

2078967

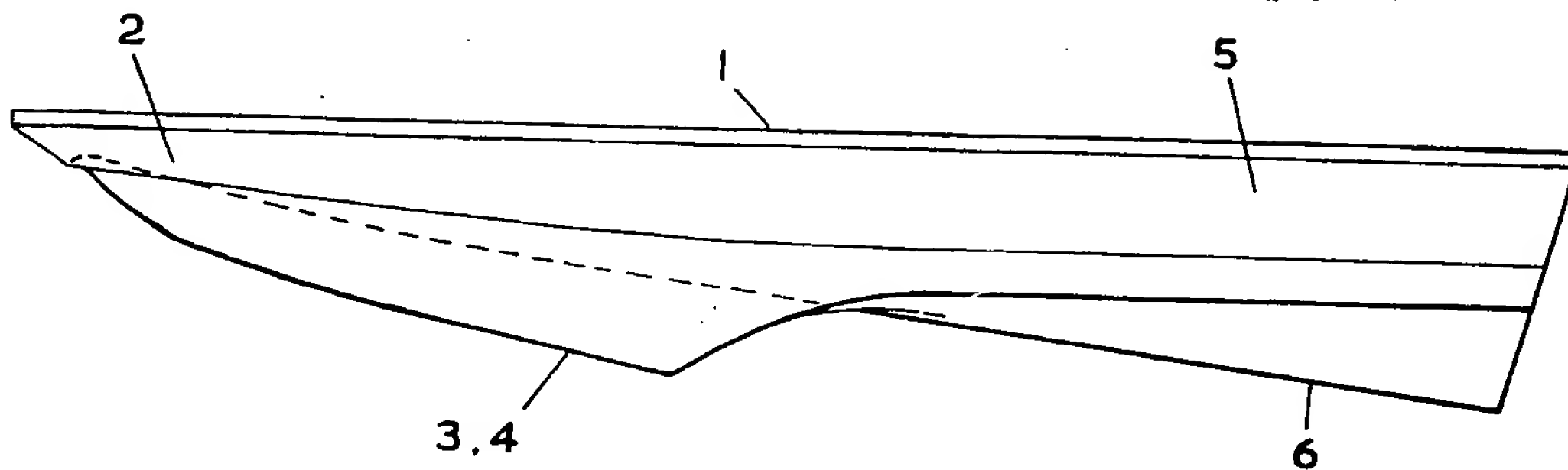


FIG. 1.

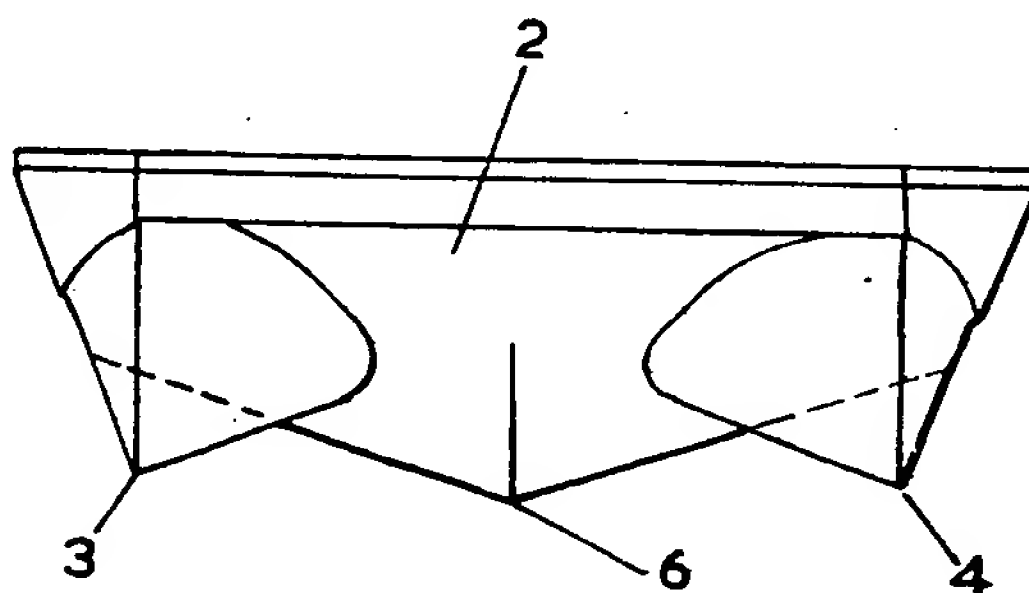


FIG. 2.

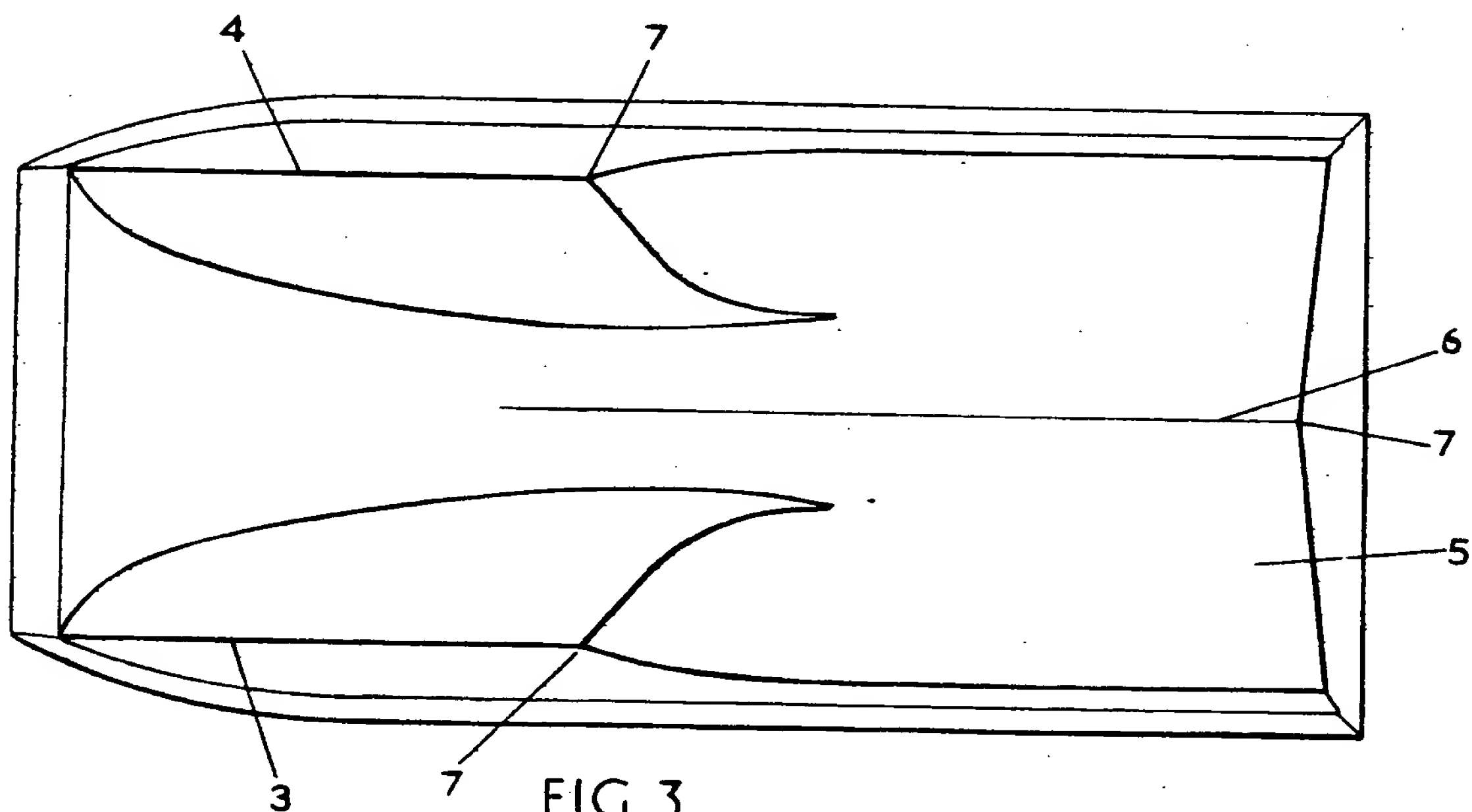


FIG. 3.